

Tavares: «Stabilimenti a rischio con i concorrenti dalla Cina»

Inaugurata a Mirafiori la nuova area cambi, pronti 100 milioni per la 500e

La replica del ministro Urso: «In Italia un solo produttore, anomalia che va colmata »

Filomena Greco

TORINO

Una nuova area di produzione a Mirafiori destinata alle trasmissioni per i modelli ibridi, 100 milioni di investimenti per migliorare le batterie della Fiat 500 elettrica, l'impegno - ribadito - a produrre in Italia un milione di veicoli e parole forti contro chi diffonde la fake news che Stellantis voglia lasciare l'Italia, aprendo così le porte ai cinesi. Sono diversi i piani di comunicazione di Carlos Tavares, durante la giornata torinese del ceo di Stellantis deciso a ribadire che «Stellantis si sente a casa in Italia» e che gli investimenti per Mirafiori Automotive Park guardano al futuro del Gruppo.

La sfida più importante per Tavares è coniugare la realtà dei volumi produttivi - in calo del 10% nel primo trimestre e numeri dimezzati a Mirafiori, Melfi e Cassino - con la volontà di confermare la centralità degli stabilimenti italiani del Gruppo. I sindacati metalmeccanici, che hanno incontrato il ceo in mattinata, hanno chiesto conto di programmi e investimenti senza però ottenere impegni aggiuntivi da parte dell'amministratore delegato che ha partecipato all'inaugurazione dell'aDCT Assembly Plant, la nuova area destinata alla produzione di trasmissioni elettrificate per veicoli ibridi, e ha annunciato l'investimento da 100 milioni per innovare le batterie della Cinquecento e garantire una maggiore competitività per la piccola di casa Fiat. «Per Torino è necessario aggiungere alla 500 bev un modello di largo consumo e anticipare i lanci di Maserati, solo così si incrementano i volumi» ha ripetuto il segretario della Fim Ferdinando Uliano. «Chiediamo di chiarire e di migliorare il piano industriale nelle parti più deboli o lacunose» aggiunge Gianluca

Ficco della Uilm. Per Edi Lazzi e Samuele Lodi, della Fiom, «l'affermazione sulla centralità del nostro paese per Stellantis non è confermata da scelte e decisioni che vadano in questa direzione. Non sono state fornite garanzie sulle produzioni, sulle saturazioni degli stabilimenti e sull'occupazione».

La variabile cinese

Sul piano politico Tavares ha detto la sua sulle trattative del Governo con produttori cinesi e sulla possibilità che aprano stabilimenti in Italia. «Se fossi nei panni del Governo italiano - ha sottolineato - cercherei un modo per sostenere le fabbriche invece di creare un ulteriore problema». Su questo però il Governo, attraverso il ministro Urso, tiene il punto: «L'Italia è l'unico tra i paesi europei ad avere un unico produttore, con un enorme divario tra auto vendute e prodotte in Italia. Questa anomalia va colmata».

La concorrenza cinese rappresenta un pericolo, Tavares lo dice più volte. Il riferimento è tanto alle quote di mercato che i produttori cinesi potranno togliere alle case europee quanto alle conseguenze sul tessuto produttivo. «Siamo leader nel mercato auto e dei commerciali leggeri, i player cinesi in Italia attaccherebbero noi e questo potrebbe produrre effetti negativi sugli stabilimenti italiani». L'obiettivo del milione di veicoli da produrre in Italia, dunque, deve fare i conti anche con la variabile cinese. «Noi siamo pronti a combattere con i concorrenti - aggiunge Tavares - ma poi ognuno deve prendersi le sue responsabilità».

Il fattore tempo

Nell'incontro con i giornalisti il numero uno di Stellantis elenca gli investimenti fatti dal Gruppo in Italia - la gigafactory di Termoli, le due piattaforme Stla a Melfi e Cassino, la produzione di motori diesel per i commerciali a Pratola Serra - e a Torino, dove insieme al sindaco Stefano Lo Russo e al presidente della Regione, Alberto Cirio, taglia il nastro per la nuova area destinata alla produzione di cambi per i modelli ibridi, dopo il Battery Lab e il Circular economy hub. «L'Italia è l'unico paese ad avere due delle nuove piattaforme sviluppate da Stellantis» ricorda Tavares, nate per i modelli elettrici ma adattabili alla produzione di auto ibride. L'accelerazione sui modelli full electric o piuttosto l'ampiamiento della gamma di ibride dipenderanno dall'impatto che avranno le elezioni in Europa e Usa sulla normativa.

Il 2024, dunque, è destinato ad essere un anno di attesa, durante il quale non ci saranno nuovi lanci produttivi negli stabilimenti italiani. L'unica variabile positiva potrà essere l'entrata in vigore dei nuovi incentivi che, ci scommette Tavares, porteranno a produrre almeno 20mila 500 bev in più.

© RIPRODUZIONE RISERVATA